

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Soixante-dix-septième session**

Genève, 24-26 février 2015

Point 13 de l'ordre du jour provisoire

Évolution des transports dans l'Union européenne**Évolution des transports dans l'Union européenne****Note du secrétariat***Résumé*

La présente note donne au Comité des transports intérieurs: i) un aperçu de certaines des principales mesures élaborées, décisions prises et activités conduites par l'Union européenne (UE) dans le courant de 2014 qui intéressent la Commission économique pour l'Europe (CEE); et ii) des renseignements sur la coopération entre l'UE et la CEE. Elle est destinée à compléter les renseignements qui seront communiqués oralement par le représentant de la Commission européenne lors de la soixante-dix-septième session du Comité des transports intérieurs. Il y est fait mention des activités connexes de la CEE pour en montrer la pertinence et la complémentarité des travaux menés par les deux institutions dans le domaine des transports.

I. Introduction

1. Les politiques de l'UE en matière de transport visent à favoriser des systèmes de transport propres, sûrs et efficaces dans toute l'Europe, parce qu'ils sont essentiels à la fois au bon fonctionnement du marché intérieur des biens matériels et à l'exercice du droit des citoyens de circuler librement dans l'Union. On trouvera énumérées ci-dessous les principales mesures (lois, consultations, publications et initiatives nouvelles) qui ont été prises en 2014 par l'Union européenne dans le domaine des transports intérieurs et qui présentent également un intérêt pour les pays non membres de l'UE.



II. Les infrastructures de transport

A. Lancement de la nouvelle politique de l'Union européenne en matière d'infrastructure

2. Le 8 janvier 2014, la Commission européenne a annoncé que les opérations de la nouvelle Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA) allait débiter officiellement ses opérations et gérer plusieurs de ses principaux programmes de financement. L'INEA succède à l'AE RTE-T (Agence exécutive du réseau transeuropéen de transport), qui avait été créée par la Commission européenne en 2006 pour gérer la mise en œuvre technique et financière du programme du RTE-T.

3. Les agences exécutives de la Commission européenne mettent la politique de l'UE en application en supervisant la mise en œuvre des programmes. Ils suivent les projets cofinancés par l'UE tout au long de leur cycle de vie et fournissent dans ce cadre de précieuses informations à la Commission. Ils apportent en outre de nombreux soutiens aux bénéficiaires de ces programmes et assurent une bonne visibilité à la valeur ajoutée du financement de l'UE.

4. Le transport est un élément vital pour l'économie de l'Europe. En l'absence de bonnes liaisons de transport l'Europe ne pourrait pas croître et prospérer. Le nouveau cadre politique des infrastructures de l'Union européenne créera un réseau européen de transport efficace, qui couvrira les 28 États membres, afin de promouvoir la croissance et la compétitivité. Il reliera l'est à l'ouest et remplacera l'assemblage hétéroclite que forment actuellement les réseaux de transports par un réseau véritablement européen.

5. Depuis décembre 2013 l'Union européenne dispose d'un nouveau paquet législatif destiné à guider le développement de l'infrastructure et de la politique des transports de l'Union européenne au cours des années à venir. Il se compose de deux éléments – les orientations RTE-T¹ et le règlement portant établissement du *Mécanisme pour l'interconnexion en Europe*². Le premier de ces actes juridiques répertorie les infrastructures de transport existantes ou en projet qui ont de l'importance pour l'UE (le réseau de transport transeuropéen RTE-T) ainsi que les normes permettant d'assurer l'interopérabilité et la compatibilité des éléments pertinents. Le second de ces actes régit le financement de l'UE pour le développement de réseaux transeuropéens de transport pendant la période 2014-2020. Il faut souligner que les fonds européens disponibles pour la période 2014-2020 a été triplé par rapport à la période de programmation précédente pour atteindre la somme de 26 milliards d'euros.



6. La structure du nouveau RTE-T est à double niveau, comprenant un réseau global et un réseau principal. Le réseau global assurera l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union européenne tandis que le réseau principal sera constitué des parties du

¹ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE.

² Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010.

réseau global qui revêtent la plus grande importance stratégique pour atteindre les objectifs du développement du RTE-T. Une importance accrue a aussi été donnée, dans le cadre de la nouvelle politique du RTE-T, à la connexion entre l'UE et les pays tiers.

7. Il s'agit d'assurer l'achèvement du réseau principal d'ici à 2030 et du réseau global d'ici à 2050. Afin de maximiser les résultats, il convient d'atteindre le niveau le plus élevé possible de coordination des actions menées. La mise en œuvre du projet passera donc par la mise en place de neuf corridors pour le réseau principal.

8. Ces corridors du réseau principal constituent un instrument de mise en œuvre permettant de garantir l'achèvement du réseau principal à temps et de manière concertée. La méthode du corridor permet de coordonner et de synchroniser les actions et les projets entrepris par les divers acteurs impliqués sur une base transnationale. Il en résulte un maximum d'avantages pour le réseau. Les corridors favoriseront également la réalisation d'objectifs plus généraux en matière de politique des transports, en facilitant l'interopérabilité et en faisant avancer l'intégration modale dans les opérations de transport. Pour chacun des corridors du réseau principal, un coordonnateur européen a été désigné pour en faciliter la mise en œuvre.

9. À la suite de l'adoption du paquet législatif en mars 2014, la Commission européenne a nommé un coordonnateur européen pour chacun des neuf corridors du réseau principal. Elle a aussi nommé des coordonnateurs européens pour deux priorités horizontales: le système européen de gestion du trafic ferroviaire et les autoroutes de la mer. Ces coordonnateurs ont été choisis en fonction de leurs connaissances en matière de transport et de financement ainsi que de leur expérience des institutions européennes.

10. Les coordonnateurs européens, avec l'assistance du groupement des forums couvrant les corridors, des États membres et des principaux acteurs concernés, sont en train de préparer une analyse détaillée de chaque corridor, en particulier pour vérifier la conformité de l'infrastructure existante aux exigences juridiques du RTE-T et pour repérer les goulets d'étranglement et les liaisons manquantes. Le plan de travail concernant les corridors sera ensuite établi avec notamment pour mission d'identifier les goulets d'étranglement actuels et les liaisons manquantes le long des corridors qui font particulièrement obstacle aux flux des transports transfrontaliers. On y trouvera également un plan d'action et des projets d'oléoducs destinés à faciliter le fonctionnement général des corridors.

11. Sur le plan financier du programme, la Commission européenne a récemment commencé à mettre en œuvre le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Les mesures porteront essentiellement sur les composantes de l'infrastructure qui présentent la plus haute valeur ajoutée européenne: tronçons transfrontaliers, liaisons manquantes, principaux goulets d'étranglement et points de connexion multimodaux. Les investissements en faveur du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) sont programmés dans les programmes de travail annuels et pluriannuels, qui fixent les priorités et le montant total du soutien financier qui doit être engagé pour chacune de ces priorités au cours d'une année donnée. Les premiers programmes de travail, assortis de ressources s'élevant à 12 milliards d'euros, ont été adoptés en mars 2014³.

³ Décision d'exécution de la Commission du 26 mars 2014 établissant un programme de travail pluriannuel 2014 pour une assistance financière dans le domaine du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) – secteur des transports pour la période 2014-2020, C(2014) 1921 final.

Décision d'exécution de la Commission du 26 mars 2014 établissant un programme de travail annuel 2014 pour une assistance financière dans le domaine du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) – secteur des transports, C(2014) 1919 final.

12. Les premiers appels à propositions dans le cadre du MIE ont été lancés en septembre 2014; d'autres suivront ces prochaines années. On estime que le volume des investissements nécessaires au fonctionnement du réseau principal pendant la période 2014-2020 devrait atteindre 250 milliards d'euros. La Commission veillera donc à ce que seuls les meilleurs projets ayant une forte valeur ajoutée pour l'Union européenne reçoivent des financements de l'UE. Elle recherchera aussi une combinaison entre le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe et d'autres instruments pertinents de l'UE, notamment la Banque européenne d'investissement et les Fonds structurels, «Horizon 2020» (instrument de financement dans le domaine de la recherche et de l'innovation) ainsi que l'instrument d'aide de préadhésion et l'instrument européen de voisinage.

13. Entre 80 % et 85 % des 26 milliards d'euros consacrés au MIE pour la prochaine période financière 2014-2020 serviront à soutenir:

a) Des projets le long des neuf corridors du réseau principal qui ont été préalablement identifiés dans le cadre de la partie I de l'annexe au règlement du MIE. L'essentiel du financement évoqué plus haut sera aussi mis à la disposition d'un nombre limité d'autres projets concernant des tronçons du réseau principal ayant une forte valeur ajoutée pour l'Europe et préalablement identifiés de la même manière.

b) Des projets horizontaux – la plupart dans le domaine des technologies de l'information – tels que le financement du volet technologique du système de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (SESAR), ou du système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS) qui doit être utilisés dans tous les grands corridors de transport.

14. Le reste du financement (15 à 20 %) pourra être mis à la disposition d'autres projets d'intérêt commun, notamment d'un nombre limité de projets relatifs au réseau global (jusqu'à 5 % de l'enveloppe financière du MIE). Cela inclut l'enveloppe de 40 millions d'euros pour des projets destinés à relier le réseau de transport transeuropéen avec les réseaux d'infrastructure des pays voisins.

15. Des renseignements complémentaires sur la mise en œuvre de la politique de l'UE en matière d'infrastructure de transport sont disponibles sur le site: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm.

III. Transports routiers

A. Améliorer les règles du transport routier en faveur de l'industrie, des conducteurs et de l'environnement

16. La Commission européenne a appelé à simplifier et à clarifier les règles de l'UE concernant le transport routier à la suite de la publication (en avril 2014) d'un rapport sur l'intégration des marchés intérieurs en matière de transport par route. Ce rapport avait conclu que même si un certain progrès avait été accompli la suppression des restrictions restantes aiderait l'économie européenne et améliorerait l'environnement.

17. Chaque jour près du quart de tous les camions circulant sur les routes européennes sont vides, qu'ils soient sur le chemin du retour ou entre deux cargaisons. Selon le rapport, l'ouverture des marchés nationaux des transports routiers à la concurrence contribuerait à réduire le nombre des trajets à vide et à accroître l'efficacité du secteur.

18. Les principales conclusions du rapport sont les suivantes:

- a) Les autorités de contrôle des États membres doivent redoubler d'efforts pour faire appliquer la législation en vigueur de manière plus efficace et plus cohérente.
- b) La Commission/l'UE peut clarifier des règles qui sont comprises, interprétées et appliquées de manières différentes par différents États membres.
- c) Les règles sociales doivent être mieux appliquées par le secteur du transport routier s'il veut y attirer de nouveaux conducteurs et être capable de faire face à la demande future en matière de transport de marchandises.
- d) L'UE a l'occasion d'améliorer l'efficacité de son économie et de réduire les émissions de gaz à effet de serre dues au transport.

19. Faits et chiffres:

- a) Le transport routier assure environ les trois quarts (72 %) des transports intérieurs de marchandises au sein de l'UE, avec un chiffre d'affaires annuel de 300 milliards d'euros, ce qui représente quelque 2 % du PIB de l'Union européenne.
- b) Le transport terrestre, dont fait partie le transport routier, est le seul mode de transport dans lequel la productivité du travail a reculé depuis 2001 (-0,2 %).
- c) Le transport national représente 67 % du transport routier au sein de l'Union européenne. Toutefois, l'accès des transporteurs étrangers aux marchés nationaux reste très limité.
- d) Les poids lourds voyagent souvent à vide, ce qui est le cas de 20 % de tous les camions en circulation dans l'Union européenne. Ce chiffre atteint 25 % dans le transport national.
- e) Le secteur du transport routier compte environ 600 000 entreprises, des PME pour la majorité d'entre elles, qui emploient près de 3 millions de personnes.
- f) Le transport routier devra prochainement faire face à une pénurie de conducteurs. Il s'agit d'une population vieillissante et le transport routier n'est plus considéré comme une profession attractive. Les conditions de travail sont perçues comme étant difficiles et les États membres n'appliquent pas de manière cohérente les dispositions en matière sociale.
- g) Selon une récente étude du Parlement européen⁴, le coût des restrictions au cabotage qui subsistent représente environ 50 millions d'euros par an.
- h) La suppression des restrictions au cabotage permettrait de réduire le nombre de trajets à vide en donnant la possibilité aux transporteurs de combiner les transports de chargements et d'utiliser les trajets de retour.
- i) La suppression de ces restrictions permettrait également d'optimiser la gestion du parc de véhicules et d'accroître par là même l'efficacité logistique générale de l'économie de l'Union européenne, en en faisant un endroit intéressant pour le secteur industriel et le commerce.

⁴ Évaluer le coût de la non-Europe, 2014-19. Unité Valeur ajoutée européenne, Parlement européen, mars 2014; <http://www.europarl.europa.eu/the-secretary-general/resource/static/files/files/mapping-the-cost-of-non-europe--march-2014-.pdf>.

B. Rapport sur l'état du marché du transport des marchandises dans l'Union européenne

1. Introduction

20. Ce rapport⁵ (adopté en avril 2014) décrit en détail la structure, les tendances et les facteurs qui sous-tendent le marché du transport des marchandises en Europe.

2. Situation du marché

21. Le secteur européen du transport routier de marchandises a connu une croissance spectaculaire entre 1995 et 2007, période pendant laquelle son activité mesurée en tonne-km a presque triplé. La croissance a été plus rapide dans le groupe UE-12 que dans le groupe UE-15, bien que la majorité des transports routiers se déroulent encore en Europe occidentale.



22. La crise économique de 2007–2008 a entraîné une chute d'activité qui a mis le secteur du transport routier de marchandises en situation de surcapacité. La chute a été de 2 % en 2008 et de 10 % en 2009 exprimée en tonne km. D'une manière générale le secteur du transport de marchandises est mis à rude épreuve dans toute l'UE en raison de facteurs tels que la hausse du prix des carburants, des structures de coûts disparates et la contraction du pouvoir d'achat des consommateurs. En 2010 le transport routier de marchandises en Europe s'est légèrement redressé de quelque 3 %. On estime néanmoins que cette activité reste inférieure d'environ 9 % à ce qu'elle était avant 2007–2008.

23. La reprise n'a pas été uniforme, car les dernières années ont vu apparaître des différences importantes entre les transporteurs du groupe UE-15 et ceux du groupe UE-12, les premiers étant en 2010 en moyenne 13 % en dessous des niveaux de 2007 alors que les seconds se trouvaient déjà à 8 % plus haut que leurs niveaux d'avant la crise.

24. Les segments de marché les plus importants au sein de l'Union européenne sont les marchés nationaux (c'est-à-dire les transports qui ne franchissent pas de frontières) avec des marchandises transportées par des opérateurs locaux. Les marchés nationaux (qui excluent les activités de cabotage à l'intérieur d'un même pays) représentent 67 % de la totalité des transports de marchandises effectués dans l'UE. Cette proportion atteint 78 % dans le groupe UE-15; les marchés nationaux de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France, de l'Italie et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord représentant 80 % de tous les marchés nationaux au sein de l'UE. Il n'est pas étonnant dès lors que la protection de ces marchés contre la concurrence étrangère qui souhaite avoir accès au marché par des activités de cabotage soit un objet de préoccupation majeure pour de nombreux transporteurs dans ces pays.

3. Législation

25. Un large éventail de dispositions législatives applicables dans l'ensemble de l'UE contrôle la qualité et la sécurité du marché du transport international de marchandises par route, avec des répercussions en ce qui concerne tant l'accès aux marchés que les normes opérationnelles. Il existe de nombreux acteurs de la chaîne de commandement du transport routier de marchandises qui se retrouvent en marge de ce cadre réglementaire, notamment les transporteurs de fret. Ils s'arrangent pour tirer profit des activités de transport de

⁵ Rapport de la commission au parlement européen et au conseil sur l'état du marché du transport routier dans l'Union européenne, COM(2014)222 du 14 avril 2014.

marchandises, souvent sans avoir de responsabilité en matière de normes ou de sécurité, ce qui peut être considéré comme une distorsion du marché. Alors que cela doit avoir une incidence sur les conditions du marché, il existe un consensus général pour considérer qu'il faudrait recourir à la législation et à l'autorégulation pour gérer les aspects de la chaîne d'approvisionnement qui concernent la qualité.

26. Les expéditeurs et les transitaires se sont en particulier prononcés contre une réglementation excessive, affirmant que les forces du marché étaient la clef de l'amélioration de la qualité et des conditions des services de transport routier.

4. Application de la loi

27. Alors que le nombre total des contrôles effectués par les organismes chargés de l'application de la loi dans le secteur du transport de marchandises est en augmentation dans toute l'UE, il existe des différences considérables entre les États membres en ce qui concerne la fréquence de ces contrôles et de la sévérité des sanctions infligées en cas d'infractions. Il semblerait que le grand nombre d'organismes que comptent les États membres ainsi que leurs divers niveaux d'activité constituent un facteur important en l'occurrence. Des niveaux de pénalités différents et des interprétations différentes de la législation peuvent constituer des obstacles importants à la création d'une situation équitable pour tous les opérateurs.

28. Pour surmonter cet obstacle, la Commission a proposé d'harmoniser et de renforcer les politiques d'application des lois pour faire en sorte que les transporteurs soient soumis à des contrôles uniformes destinés à déceler d'éventuelles infractions. La Commission estime que les sanctions en cas d'infraction doivent être proportionnées, non discriminatoires et efficaces. Or non seulement les amendes infligées aux transporteurs routiers varient d'un État membre à l'autre, mais les autorités ont recours à des méthodes différentes. Certains États membres ciblent activement certains segments du marché des transports routiers, notamment les opérateurs étrangers.

29. Dans le but d'harmoniser les procédures, la Commission préconise une formation standardisée des fonctionnaires des services de contrôle de tous les États membres afin de faciliter une application uniforme de la législation. La Commission préconise que l'échange et la diffusion d'informations entre les organismes chargés de l'application de la loi soient plus systématiques. Le Registre européen des entreprises de transport routier et les registres nationaux doivent servir aux États membres à mieux cibler les contrôles dans les locaux des entreprises. Les systèmes actuels d'évaluation servent aussi (actuellement en ce qui concerne les règles sociales et les dispositions relatives au tachygraphe) à cibler les contrôles sur les entreprises les plus à risque, à la suite d'infractions commises et relevées. L'objectif global de cette initiative est de faire en sorte que les inspections soient rapidement ciblées et de réduire les charges administratives. Des rapports récents ont mis en évidence certaines améliorations en matière de collecte des données et de respect des règles concernant la notification. D'autres améliorations concernent notamment le respect des règles par les conducteurs professionnels et les entreprises de transport.



C. Interbus

30. En décembre 2014, le Conseil de l'Union européenne a décidé de donner mandat à la Commission d'entamer des négociations en vue d'étendre le domaine d'application de l'Accord Interbus sur le transport international occasionnel de voyageurs par autocar et autobus afin qu'il porte également sur les lignes internationales régulières d'autobus et d'autocars entre les Parties contractantes.

IV. Transport ferroviaire

A. Quelques faits et chiffres de l'Union européenne concernant le transport ferroviaire

31. Après une longue période de déclin à partir de 2000, les volumes des trafics de voyageurs et de marchandises transportés par chemin de fer se sont accrus et leur part modale s'est stabilisée (11 % pour le fret et 6 % pour le transport de voyageurs). La chute rapide de l'emploi dans le secteur ferroviaire s'est également ralentie avant la crise car les pertes d'emplois ont été partiellement compensées par la création d'emplois dans de nouvelles entreprises ferroviaires et de service. La sécurité s'est également sensiblement améliorée (avec 62 voyageurs décédés en 2010, contre 31,000 sur les routes de l'Union européenne).

B. Le rôle des régulateurs

32. L'application cohérente de la législation économique renforcera la concurrence et l'adaptation du secteur aux besoins du marché. Des régulateurs indépendants et forts ont un rôle clef à jouer pour assurer l'application de la législation. Les régulateurs nationaux doivent donc être renforcés. La Directive 2012/34/UE contient un certain nombre de dispositions destinées à atteindre cet objectif, comme l'élargissement des compétences et une indépendance accrue. Ces dispositions doivent désormais être mises en œuvre par les États membres (délai juin 2015).

33. En outre, la Directive 2012/34/UE a introduit une série de dispositions visant à assurer la coopération entre les organismes de réglementation pour garantir l'application la plus efficace et la plus cohérente des dispositions relatives à l'accès au marché ferroviaire dans toute l'Union européenne. La coopération multilatérale passe par des réunions régulières consacrées à un échange d'informations concernant les pratiques décisionnelles, les principales questions de procédure et les problèmes liés à la transposition du droit communautaire dans le contexte du réseau européen des organismes de régulation ferroviaire, qui se réunit trois fois par an. Par ailleurs, les régulateurs ont pris des mesures pour assurer une coopération efficace dans le contexte des corridors de fret ferroviaire (par exemple un accord de coopération entre les organismes de réglementation le long d'un corridor). Un nombre considérable de régulateurs ferroviaires de l'Union européenne participent également au contrôle des activités des marchés au sein du groupe des régulateurs ferroviaires indépendants.



C. Shift2Rail

34. «Shift2Rail» est un ambitieux programme de partenariat qui va gérer pendant sept ans un programme de recherche et d'innovation ciblées destiné à soutenir le développement de services ferroviaires améliorés en Europe. Il devra accélérer l'arrivée des avancées technologiques sur le marché.

35. Avec le programme «Shift2Rail», la Commission a plus que triplé son financement à la recherche et à l'innovation dans le secteur ferroviaire, qui atteint 450 millions d'euros pour la période 2014-2020 contre 155 millions d'euros pendant la période précédente. Ce montant sera complété par une somme de 470 millions d'euros provenant de l'industrie ferroviaire. Les gains nets dégagés par cette approche collaborative à long terme ont pour effet de stimuler l'innovation dans le secteur ferroviaire, mieux que les précédents cofinancements de projets individuels.

36. Le programme Shift2Rail vise à réduire de 50 % le coût du cycle de vie du transport ferroviaire (coûts de construction, d'exploitation, d'entretien et de renouvellement des infrastructures et du matériel roulant), à augmenter sa capacité de 100 % et à accroître la fiabilité globale de 50 % sur les différents segments du marché ferroviaire.

37. La recherche et l'innovation se concentrera sur cinq domaines clefs:

- Améliorer la qualité des services: en mettant l'accent sur le développement d'une nouvelle génération de trains de grande capacité qui soient rentables et fiables;
- Augmenter la capacité et le nombre de trains circulant sur les mêmes lignes: en mettant au point des systèmes plus intelligents de gestion et de contrôle du trafic;
- Mettre à disposition des infrastructures fiables et de bonne qualité: notamment en réduisant le bruit des voies, en réduisant les coûts et en élaborant un système d'entretien intelligent;
- Fournir des systèmes intégrés de billetterie et de planification d'itinéraire: en élaborant des solutions et services informatiques innovants;
- Permettre au chemin de fer d'être plus compétitif sur davantage de marchés: en mettant au point de meilleures solutions logistiques et intermodales pour le transport des marchandises, afin de permettre une meilleure liaison du chemin de fer avec d'autres formes de transport.

38. L'entreprise ferroviaire commune Shift2Rail permettra aussi de regrouper les ressources publiques et privées en faveur d'activités de recherche qui revêtent une importance capitale pour l'espace ferroviaire européen unique et qui renforcent la compétitivité de l'ensemble du secteur ferroviaire, en créant des emplois et en stimulant les exportations.

D. Besoins en investissements et projets à financer par des subventions dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe

39. Les projets ferroviaires recevront entre 80 et 85 % des 31,7 milliards d'euros des fonds gérés par le MIE. Dans l'annexe du Règlement du MIE, les corridors du réseau principal sont basés sur les corridors européens de fret ferroviaire et incluent essentiellement des projets ferroviaires. La grande majorité des projets du réseau principal qui ne font pas partie des corridors sont des projets ferroviaires. Le sous-système unifié de contrôle/commande et de signalisation (ERTMS) est l'une des priorités horizontales sur lesquelles porte l'annexe du MIE. Les projets ont été identifiés sur la base des dossiers présentés par les États membres lors de discussions avec les services de la Commission.

40. Le MIE accordera des subventions pour des projets ferroviaires consacrés au réseau principal, aux plates-formes multimodales, à la réduction du bruit produit par les trains de marchandises grâce à la modernisation du matériel roulant, à «l'écologisation» des services de fret et aux liaisons ferroviaires vers les ports et les aéroports.

41. Les taux de cofinancements des projets concernant des goulets d'étranglement ou des projets ferroviaires transfrontaliers ont augmenté de 30 % et 40 % respectivement. Ces projets sont les plus complexes et les plus difficiles à réaliser dans le réseau RTE-T.

E. Chemins de fer, instruments financiers et PPP

42. Dans une période où les ressources publiques sont limitées et dans le cadre du pacte de stabilité et de croissance, il est nécessaire de trouver des solutions de rechange aux subventions publiques pour financer des projets importants. Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe permet de combiner des subventions (du MIE, du Fonds de cohésion ou d'autres sources publiques) avec les instruments financiers du MIE, ce qui peut faciliter le financement de projets ferroviaires. Les synergies entre le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et les Fonds structurels et d'investissement européens (ESIF) doivent être maximisées.

43. Le MIE a envisagé 1 milliard d'euros de financement novateur pour les transports. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une manière habituelle de structurer des projets dans le secteur ferroviaire, les PPP ou d'autres montages financiers combinant le financement privé de projets publics peuvent s'avérer utiles dans le cas particulier de projets ferroviaires, par exemple:

- Des PPP pour les lignes à grande vitesse avec les revenus dégagés par le prix des billets. Le plus grand projet européen d'infrastructure est actuellement la ligne Tours-Bordeaux en France. Il s'agit d'un investissement de plus de 7 milliards d'euros qui a été restructuré en PPP, combinant des subventions provenant du budget national et des instruments financiers de l'Union européenne pour assurer le financement par des banques commerciales.
- Des lignes ferroviaires spécialement conçues pour relier les aéroports aux centres des villes: l'Arlanda Express (Stockholm) a été structurée en tant que concession et la liaison entre l'aéroport Charles de Gaulle et Paris pourrait l'être sous forme de PPP.
- Le déploiement de systèmes d'électrification ou de gestion du trafic sur une ligne ferroviaire existante ou nouvelle: c'est ce qui a été fait sur la ligne à grande vitesse entre Alicante et Albacete (Espagne) et qui est également envisagé pour financer l'électrification et la signalisation de grands projets tels que la ligne Lyon-Turin ou le tunnel de base du Brenner.

44. Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe proposera en outre des instruments financiers de soutien à la coopération qui pourraient être utilisés par les propriétaires de l'infrastructure ferroviaire.

F. Le quatrième paquet ferroviaire

45. Le quatrième paquet ferroviaire se compose de six propositions législatives, regroupées par convention en deux piliers: le pilier «technique» et le pilier «marché».

46. Le pilier «technique» contient:

- Une proposition de refonte de la directive 2008/57 sur l'interopérabilité;

- Une proposition de refonte de la directive 2004/49 sur la sécurité;
 - Une proposition de refonte du règlement (CE) 881/2004 instituant l'agence ferroviaire européenne .
47. Le pilier «marché» contient:
- Une proposition de modification de la directive 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) pour ouvrir le marché des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs et la gestion des infrastructures ferroviaires;
 - Une proposition de modification du règlement 1370/2007 relatif à l'ouverture du marché des services de transport de voyageurs par chemin de fer;
 - Une proposition d'abrogation du règlement 1192/69 relatif à la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer. Il s'agit d'un règlement obsolète destiné à compenser les charges financières de certaines entreprises ayant un certain nombre d'obligations de service public. Ce règlement est devenu incompatible avec les règles en matière d'aide d'État et il introduit une discrimination entre les entreprises ferroviaires car seules quelques-unes d'entre elles qui ont été désignées individuellement peuvent prétendre à cette assistance. Or, l'essentiel de cette aide peut être accordé à l'aide d'autres instruments juridiques.
48. Les défis qui restent à relever pour compléter l'espace ferroviaire européen unique sont les suivants:
- L'interopérabilité n'est pas pleinement garantie, les règles techniques et de sécurité sont inutilement complexes et les procédures coûteuses;
 - La gestion de l'infrastructure n'est pas optimisée et ses gestionnaires ne disposent pas de l'autonomie qui leur permettrait d'assurer un accès équitable à cette infrastructure;
 - Seuls les services de fret et les services de transports de voyageurs internationaux sont ouverts à la concurrence, une grande partie des marchés ferroviaires intérieurs restant aux mains de monopoles nationaux.
 - Les contrats de service public de transport par chemin de fer peuvent être attribués directement sans que soient assurées la transparence et la non-discrimination.
49. Le quatrième paquet ferroviaire propose:
- De lever les derniers obstacles administratifs et techniques, en particulier en instaurant une approche commune en matière de règles de sécurité et d'interopérabilité, et d'élargir les compétences de l'Agence ferroviaire européenne.
 - D'ouvrir les marchés domestiques de transport de voyageurs à la concurrence, notamment en rendant obligatoire le lancement d'un appel d'offres pour les contrats de service public de transport de voyageurs.
 - De renforcer l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure pour assurer aux nouveaux venus un accès équitable et non-discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire, surtout lorsque ces gestionnaires font partie d'entreprises verticalement intégrées.
50. Les deux piliers se trouvent à des stades différents de la procédure législative. En février 2014, le Parlement européen a adopté en première lecture une position sur les six propositions, préservant donc l'approche «par paquet». Le Conseil a procédé par ordre en commençant avec le pilier technique. Les importants progrès réalisés dans cette partie du «paquet» ont abouti à un accord politique au Conseil en juin 2014.

V. Voies navigables

A. Évaluation des directives sur la reconnaissance réciproque et sur la modernisation des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (Directives 91/672/CEE et 95/50/CE)

51. Il s'agit de a) la directive 91/672/CEE du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure, et b) la directive 96/50/EC du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté.

52. Le but de cette évaluation était de tirer les enseignements de l'expérience des directives 91/672/CEE et 96/50/CE, ainsi que d'améliorer la qualité des interventions futures de la Commission, notamment en ce qui concerne l'établissement éventuel d'un nouvel instrument juridique de l'UE concernant la reconnaissance et la modernisation des qualifications professionnelles en matière de navigation intérieure.

1. Efficacité

53. L'évaluation de l'efficacité a permis de conclure que les deux directives avaient partiellement atteint leurs objectifs en matière de reconnaissance réciproque (91/672/CEE) et d'harmonisation des conditions (96/50/CE). Certains obstacles subsistent cependant et empêchent d'améliorer encore l'harmonisation:



a) Exemption des voies navigables qui appliquent les certificats de navigation sur le Rhin;

b) L'existence de différentes règles et réglementations nationales ainsi que de prescriptions relatives à la connaissance des conditions locales;

c) L'exemption des voies navigables sur lesquelles s'appliquent les certificats de navigation sur le Rhin.

2. Prescriptions relatives à la connaissance des conditions locales

54. Les prescriptions relatives à la connaissance des conditions locales accroissent la sécurité de la navigation intérieure. Dans le même temps, leur mise en œuvre affecte négativement la mobilité de la main-d'œuvre. Entre la mobilité de la main-d'œuvre et la sécurité, c'est en général la sécurité qui l'emporte. Trois aspects particuliers de ces prescriptions affectent la mobilité de la main-d'œuvre: i) les difficultés liées à l'examen (en particulier la question de la langue); ii) les bases sur lesquelles les situations à connaître sont définies; et iii) les connaissances et expériences professionnelles requises pour obtenir un certificat de connaissance des conditions locales.

3. Exemption pour les conducteurs de bateaux qui naviguent exclusivement sur des voies navigables nationales

55. Les États membres font usage de l'exemption applicable aux conducteurs de bateaux qui naviguent exclusivement sur des voies navigables nationales non reliées au réseau

navigable d'un autre État membre. L'évaluateur est d'avis que l'exemption n'affecte pas la libre navigation au sein de l'Union européenne.

4. Normes d'enseignement et de formation

56. Les pays ont unilatéralement traduit les exigences minimales en matière de formation professionnelle en normes d'enseignement et de formation sur la base de considérations nationales. Il en résulte des différences dans l'organisation de la formation et de l'enseignement. Des groupes chargés de l'enseignement concernant les réseaux de navigation intérieure et plusieurs autres parties ont élaboré les normes de formation et de certification en matière de navigation intérieure dans le cadre d'un groupe de travail commun. Une formation normalisée améliorerait la qualité des travailleurs du secteur de la navigation intérieure, faciliterait la mobilité de la main-d'œuvre et améliorerait la sécurité.

5. Conclusions

57. L'étude a conclu que les deux directives avaient partiellement atteint leurs objectifs de reconnaissance réciproque des certificats de conduite de bateaux et d'harmonisation de leurs conditions d'obtention.

58. Après presque deux décennies d'existence, le champ d'application et le contenu de ces directives ne sont plus tout à fait adaptés aux besoins actuels du secteur de la navigation intérieure. Avec l'élargissement de l'UE et le développement du réseau transeuropéen de transport, la politique de la navigation intérieure a de plus en plus besoin d'une perspective européenne.

59. Le champ d'application limité des directives a créé un environnement dans lequel la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin (CCNR) a enclenché un processus d'établissement de la reconnaissance mutuelle par des accords bilatéraux et multilatéraux. Ce processus de reconnaissance mutuelle a connu un premier succès avec la reconnaissance des certificats de conduite de bateaux et les registres de service sur le Rhin. Ce processus a permis l'établissement d'un système mieux harmonisé et a amélioré l'accès au Rhin. Des obstacles subsistent toutefois pour les non-signataires des accords de reconnaissance mutuelle. D'un point de vue européen, ce système de reconnaissance mutuelle a aussi ses limites, car il ne couvre que partiellement le territoire géographique de l'Europe. En d'autres termes, on se trouve face à un système double, avec un système pour le Rhin (et les pays qui participent à l'accord avec la CCNR) et un autre système pour les autres États membres de l'UE.

60. L'évaluation des résultats indique plusieurs modes d'action possibles pour moderniser et rationaliser les qualifications professionnelles dans le secteur du transport par voies navigables:

a) Le processus de reconnaissance mutuelle par des accords bilatéraux et multilatéraux lancé par la CCNR constitue une première étape transitoire susceptible de faciliter l'introduction de prescriptions minimales unifiées pour tous les États membres. De telles prescriptions permettraient également de surmonter quelques-unes des limitations imposées par le double système actuel.

b) La couverture devrait être étendue à tous les membres d'équipage et donc faire en sorte que les conducteurs de bateaux ne soient pas les seuls à profiter des avantages d'une meilleure mobilité de la main-d'œuvre.

c) Réévaluer les qualifications professionnelles en basant le processus de reconnaissance mutuelle sur l'évaluation des compétences des conducteurs de bateaux et des membres d'équipage.

d) Moderniser les qualifications professionnelles en introduisant des outils électroniques.

e) Laisser une certaine marge de manœuvre aux États membres pour qu'ils puissent s'écarter dans certains domaines, sur le plan national, des dispositions communes comme le prévoit la directive 96/50/CE.

B. La Commission européenne propose des règles concernant le temps de travail sur les voies navigables intérieures sur la base d'un accord entre partenaires sociaux

61. En juillet 2014, la Commission européenne a présenté une proposition fixant des règles en matière de temps de travail pour le secteur des transports par voie navigable. Il s'agirait d'appliquer l'accord conclu au niveau de l'UE par les représentants des employeurs et des employés de ce secteur.

62. Cet accord fixe des règles minimales en matière de temps de travail sur les bateaux qui transportent des passagers ou des marchandises par voie navigable au sein de l'Union européenne. Ces règles, qui s'appliqueraient aux membres d'équipage et au personnel de bord, viendraient compléter la directive générale sur le temps de travail, qui ne couvre pas les travailleurs du secteur de la navigation intérieure.

63. Si elle est acceptée comme directive par le Conseil, cette proposition contribuera à améliorer les conditions de travail de 31 000 membres d'équipage et du personnel de bord tout en contribuant à créer des conditions de concurrence équitable pour les 9 645 entreprises actives dans ce secteur.

64. Selon cette proposition:

a) le temps de travail total ne pourrait pas excéder 48 h par semaine, bien qu'il puisse être étalé sur une période pouvant atteindre 12 mois;

b) le temps de travail de nuit total ne pourrait pas excéder 42 h par semaine;

c) les travailleurs auraient droit à au moins quatre semaines de congés payés par an ainsi qu'à un examen médical annuel;

d) les travailleurs auraient droit à au moins 10 h quotidiennes de repos (dont au moins 6 ininterrompues) et à un total d'au moins 84 h de repos par semaine.

VI. Sécurité routière

A. Journée européenne de la sécurité routière

65. La Commission européenne, en collaboration avec la présidence grecque de l'UE, a organisé la Journée européenne de la sécurité routière le 9 mai 2014 à Athènes. Cette conférence d'un jour, placée sous le thème des «infrastructures sûres et intelligentes», a réuni des experts de la sécurité routière, des acteurs concernés et des décideurs, qui ont eu l'occasion de partager leurs connaissances et de discuter des moyens d'encore améliorer la sécurité routière en Europe.

B. Aller à l'étranger

71. Quelle est la limite de vitesse sur les autoroutes espagnoles? Doit-on porter un casque lorsqu'on fait du vélo en Suède? Quel équipement de sécurité faut-il toujours avoir avec soi dans la voiture lorsqu'on circule en Slovaquie? Dorénavant les vacanciers ne doivent plus passer beaucoup de temps à la recherche de telles informations. Ils peuvent l'avoir sous la main où qu'ils se trouvent grâce à la nouvelle application de la Commission européenne appelée «Aller à l'étranger». Cette application donne des informations sur tous les sujets qui présentent le plus grand risque d'accident, telles que les limites de vitesse et d'alcoolémie, les feux de signalisation et l'utilisation des téléphones portables. Elle informe également les usagers de toutes les obligations concernant le port de la ceinture dans les voitures et du casque de sécurité sur les vélos et les motocycles.

72. Son lancement juste avant le début des vacances d'été est approprié car les mois de juillet et août sont les plus meurtriers en matière de circulation routière, avec en moyenne 50 % de tués de plus sur les routes que pendant le mois de février, qui est le plus «sûr» de tous.

73. La sécurité routière a fait des progrès considérables au sein de l'UE ces dernières années. Entre 2001 et 2010, le nombre des tués sur les routes y a baissé au total de 43 %. Entre 2010 et 2013, il a encore été réduit de 17 %.

74. L'objectif stratégique est de réduire de moitié le nombre de morts de la route entre 2010 et 2020, ainsi que de commencer à concentrer les efforts de l'UE sur la réduction du nombre des blessés graves. La nouvelle application sur la sécurité routière est une contribution parmi de nombreuses autres initiatives de l'UE dans ce domaine.

75. Cette application est disponible en 22 langues pour les téléphones iPhone et iPad, Google Android et Microsoft Windows. Outre toutes les données importantes relatives à la sécurité routière dans tous les pays de l'UE, elle

Application «Aller à l'étranger»



Source: UE.

contient aussi un questionnaire sur la sécurité routière et un jeu de mémoire pour distraire les passagers pendant les longs voyages en voiture. Bien entendu, on ne doit jamais consulter cette application quand on est en train de conduire: les conducteurs doivent confier cette tâche aux passagers ou s'arrêter pour faire une pause, ce qui leur permettra d'être à la fois reposés et bien informés.

C. Nouvelles règles en matière de contrôle technique périodique

76. Les contrôles des véhicules sont essentiels pour la sécurité routière. Plus de cinq personnes meurent chaque jour sur les routes européennes dans des accidents liés à une défaillance technique. C'est la raison pour laquelle l'UE a adopté le 3 avril 2014 de nouvelles règles pour rendre le régime d'essais plus sévère et pour en élargir le champ d'application. Les nouvelles directives remplacent les règles actuelles de l'UE fixant des normes minimum pour le contrôle des véhicules qui date de 1977, en y apportant quelques mises à jour mineures. Les voitures, le comportement des conducteurs et la technologie ont beaucoup évolué depuis cette date. Les nouvelles règles visent à éviter les plus de 36 000 accidents annuels qui sont imputables à une défaillance technique.

77. Les trois directives adoptées en avril 2014 sont: la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique, la directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires et la directive 2014/46/UE relative aux documents d'immatriculation des véhicules.

78. Les principaux éléments de ces nouvelles directives sont notamment: l'amélioration de la qualité des essais des véhicules par la définition de normes minimales communes applicables à l'équipement, à la formation des inspecteurs et à l'évaluation des lacunes, le contrôle de l'arrimage de la cargaison lors du contrôle technique routier des poids lourds de plus de 3,5 t, le contrôle obligatoire des applications électroniques touchant la sécurité (telles qu'ABS, ESC et sacs gonflables), la lutte contre la fraude grâce à l'enregistrement des kilométrages et le programme d'essais obligatoires à l'échelle de l'UE pour les motos de grosse cylindrée, sauf si un État membre atteint le même niveau de sécurité routière par d'autres mesures. Les motocyclistes constituent le groupe le plus à risque parmi les usagers de la route. Dans tous les cas, les directives fixent des normes minimales communes à l'Union européenne, étant entendu que les États membres sont libres d'aller plus loin le cas échéant.

VII. Continuité de la mobilité des voyageurs à la suite d'une perturbation du système de transport

79. Les défis actuels que sont l'augmentation de la demande de transport, la hausse du prix du pétrole, la multiplication des embouteillages et le changement climatique imminent exigent la création d'un réseau de transport pleinement intégré, moderne et fiable. Ce réseau doit être capable d'exploiter les forces de chaque mode de transport individuellement et en combinaison avec les autres. De plus, l'accroissement de la mobilité et le fait que les voyageurs utilisent différents modes de transport au cours de leurs voyages sont aussi des tendances qui vont exiger des solutions multimodales mieux intégrées pour faire face aux perturbations dans les transports. Dans ce contexte, tenant compte des progrès déjà réalisés depuis 2010, les services de la Commission ne considèrent pas nécessaire, à ce stade, qu'une nouvelle initiative spécifique soit prise au niveau européen en ce qui concerne la continuité de la mobilité des voyageurs en cas de perturbation dans le système de transport.

80. Toutefois, la question de la continuité de la mobilité doit être prise en considération dans tous les modes de transport lors de la révision de la législation existante dans ce domaine ou lors de l'adoption de nouvelles propositions. Une approche similaire devrait aussi être envisagée par les États membres. L'industrie devrait également en tenir compte lorsqu'elle adopte des pratiques volontaires ou des accords transmodaux.

81. Il convient de prêter une attention particulière aux objectifs suivants:
- a) Progresser encore sur la voie de l'établissement, par l'intermédiaire de la politique du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), d'un réseau principal de transport intégré dans l'ensemble des 28 États membres qui soit mieux préparé à faire face à des perturbations imprévues dans le transport. Une attention particulière doit être accordée à la planification des interventions d'urgence et en cas de crise dans les principaux nœuds multimodaux du réseau que sont par exemple les plus grandes villes d'Europe;
 - b) Tirer pleinement parti des possibilités offertes par les technologies modernes de l'information pour fournir aux voyageurs, aux autorités publiques et à l'industrie des outils permettant de mieux gérer les informations concernant les itinéraires et le trafic dans le contexte d'une perturbation du transport multimodal;
 - c) Encourager une coopération accrue entre les acteurs du transport sur le plan industriel ou administratif, afin d'améliorer la préparation en cas de perturbations majeures affectant plusieurs modes transport;
 - d) Envisager d'ajouter, lors de la révision de la législation existante dans le domaine du transport ou de l'adoption de nouvelles propositions, de nouvelles dispositions obligeant les opérateurs à adopter des plans d'urgence permettant d'apporter une assistance pratique immédiate aux voyageurs à la suite des perturbations dans le transport et de leur proposer des services de transport de substitution si la perturbation devait durer plus de quelques heures;
 - e) Étudier une approche plus multimodale des droits des voyageurs, qui continuent à être traités de manière fragmentée, afin de mieux les protéger par des règles et mécanismes plus uniformes et plus efficaces.

VIII. Réduction de la dépendance à l'égard du pétrole et lutte contre le changement climatique

A. Transport propre – le Parlement européen et le Conseil adoptent des jalons sur la voie de carburants propres pour le transport

82. Le 22 octobre 2014, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Cette directive vise à aménager partout en Europe des points de recharge et de ravitaillement pour carburants de substitution qui aient des normes communes quant à leur conception et leur utilisation, et qui comportent notamment une borne commune pour la recharge des véhicules électriques. Avec ces nouvelles règles, l'UE assure la stabilité juridique que les entreprises attendaient depuis longtemps pour commencer à investir, ainsi que la possibilité d'économies d'échelle.

83. Les carburants propres sont entravés par trois obstacles principaux: le coût élevé des véhicules, le manque d'enthousiasme des consommateurs et le manque de stations de ravitaillement. Il s'agit d'un cercle vicieux. Avec la nouvelle directive, les États membres devront élaborer les cadres d'action nationaux appropriés.



84. Les principales mesures adoptées sont les suivantes:

a) Des niveaux minimaux d'infrastructure dans toute l'UE. L'obligation pour les États membres de soumettre à la Commission leurs cadres d'action nationaux en matière d'infrastructure minimale – stations de ravitaillement et de recharge – pour les carburants de substitution tels que l'électricité et le GNC pour les voitures, le GNL pour les poids lourds, les barges fluviales et les navires maritimes, le réseau électrique terrestre et, à titre facultatif, l'hydrogène pour les voitures.

Les buts et objectifs nationaux seront publiés par la Commission. La directive contient aussi un mécanisme d'examen permettant à la Commission d'évaluer si les objectifs nationaux sont suffisants pour assurer à l'infrastructure une masse critique ou si des objectifs contraignants obligatoires au niveau de l'UE – comme il avait été proposé à l'origine par la Commission – seront nécessaires. La Commission publiera des orientations pour aider les États membres à préparer leurs cadres d'action nationaux et évaluera leur cohérence au niveau de l'Union.

b) Des normes communautaires en matière d'infrastructure. Des normes communes sont essentielles à la mise au point de ces carburants. La directive exige l'utilisation de bornes de recharge communes pour les véhicules électriques ainsi qu'un équipement normalisé de ravitaillement en hydrogène et en gaz naturel. Elle impose aussi l'élaboration de futures normes en matière de points de recharge de batteries sans fil, d'échange de batteries et de prises normalisées pour les autobus et les motocycles. La Commission adressera une demande de normalisation aux organismes européens de normalisation afin qu'ils s'efforcent de répondre aux besoins découlant de la directive.

c) Des informations claires pour faciliter l'utilisation des stations de recharge et de ravitaillement elles-mêmes, ainsi qu'une comparaison des prix des différents carburants propres et conventionnels sur la base d'une méthodologie qui sera élaborée par la Commission.

B. Promouvoir la mise au point de mesures harmonisées de l'empreinte carbone pour les services de transport de marchandises et de voyageurs en Europe

85. L'empreinte carbone est une méthode qui permet de fournir des données sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) produites par les opérations de transport au niveau d'une entreprise entière, ou de manière plus détaillée, au niveau d'un voyage et d'un service, par exemple la livraison d'un colis. De nombreuses initiatives ont été prises, tant sur le plan mondial qu'au niveau européen, pour déterminer l'empreinte carbone des services de transport. Plusieurs outils permettent aussi de comparer les divers modes de transport en matière d'émission de GES. Toutefois, il n'existe pas pour le moment de définition universellement acceptée du concept d'empreinte carbone. Les méthodes et outils utilisés actuellement pour mesurer l'empreinte carbone font apparaître de nombreuses divergences et incohérences entre elles.

86. La disponibilité d'empreintes carbone de services de transport fondées sur une méthodologie commune et une utilisation accrue de ces empreintes par l'industrie seraient susceptibles d'améliorer les performances du secteur des transports en matière de GES. Afin de contribuer à l'harmonisation des mesures de l'empreinte carbone des services de transport de marchandises et de voyageurs en Europe, la Commission a lancé une étude d'impact de mesures possibles à prendre au niveau de l'UE.

C. Mise à jour du Manuel sur l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports (janvier 2014)

87. Le Manuel sur l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports décrit la méthodologie utilisée pour estimer les coûts externes marginaux susceptibles de servir de base, à l'avenir, au calcul des frais d'infrastructure.

88. Le Manuel mis à jour continue à décrire les meilleures pratiques en matière d'estimation des coûts externes. Par rapport à la version de 2008, il tient compte des nouveaux développements et progrès survenus dans les domaines suivants:

- a) Grandes bases de données nouvelles concernant le bruit, les accidents et les facteurs d'émission;
- b) Modèles nouveaux et actualisés;
- c) Estimations actualisées d'importants paramètres d'entrée;
- d) Recherches mettant en évidence de nouveaux effets sanitaires;
- e) Études de cas et calculs de coûts marginaux.

89. Le Manuel de 2014 intègre aussi les coûts d'infrastructure – qui étaient abordés auparavant dans un rapport séparé – et fournit des estimations spécifiques, par pays et par région, plus détaillées des coûts externes marginaux.

IX. Systèmes de transport intelligents

A. Fournir dans toute l'UE des services d'information en temps réel sur le trafic grâce à la directive 2010/40/UE («Directive STI»)

90. La Commission a organisé du 20 décembre 2013 au 14 mars 2014 une consultation publique portant sur la fourniture dans toute l'UE de services d'information en temps réel sur le trafic au titre de la directive 2010/40/UE. La Commission sollicitait en particulier des points de vue concernant l'ampleur du problème rencontré avec les services existants, l'évaluation des perspectives d'amélioration, ainsi que la pertinence et l'impact des options proposées.

91. Les résultats de cette consultation devaient alimenter une analyse coûts-bénéfices permanente, en vue d'une possible proposition de la Commission concernant des spécifications dans le cadre de la directive 2010/40/UE («directive STI») qui porteraient sur la fourniture dans toute l'UE de services d'information en temps réel sur le trafic.

92. Les services d'information en temps réel sur le trafic sont destinés à donner aux usagers de la route des informations utiles, précises et actualisées sur le réseau routier, les plans de circulation, les règlements en matière de circulation (limites de vitesse, restrictions d'accès), les itinéraires recommandés, ainsi que des données en temps réel concernant notamment les durées estimées des trajets, les embouteillages, les accidents, les travaux en cours sur la route et les fermetures de voies de circulation, les conditions météorologiques et toute autre information importante pour la sécurité (par exemple la présence d'animaux, de personne ou de débris sur la route). Les services d'information en temps réel sur la circulation sont en outre susceptibles d'inclure



toute autre donnée considérée comme pertinente pour la planification et la réalisation du voyage.

93. Les utilisateurs d'informations en temps réel se répartissent en trois catégories principales:

a) le groupe le plus important est celui des usagers de la route, qui comporte les automobilistes, les transporteurs routiers commerciaux et les usagers des services de transport public qui veulent optimiser leurs activités de transport;

b) les gestionnaires d'infrastructures de transport, les opérateurs de transport par route et les gestionnaires du trafic utilisent des informations en temps réel pour optimiser l'utilisation de l'infrastructure dont ils sont responsables et aussi pour fournir une meilleure expérience aux usagers de la route;

c) Les fournisseurs de services STI qui utilisent des informations en temps réel pour apporter de la valeur ajoutée aux services qu'ils proposent à leurs propres clients.

B. Rapports sur la mise en œuvre de la directive STI et du plan d'action

94. La Commission européenne a publié le 21 octobre 2014 un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive 2010/40/UE. Ce rapport est accompagné d'un document de travail des services de la Commission sur les progrès réalisés et sur le plan d'action STI, ainsi que par un document de travail des services de la Commission sur l'analyse des rapports des États membres.

95. En vertu de l'article 17 4) de la directive STI, la Commission doit soumettre tous les trois ans au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la directive. Ce rapport doit être accompagné d'une analyse du fonctionnement et de la mise en œuvre des articles 5 à 11 et de l'article 16, notamment des ressources financières utilisées et nécessaires. Le rapport doit aussi évaluer s'il convient de modifier la directive, le cas échéant. En outre, l'article 12 1) de cette directive impose à la Commission de présenter un rapport relatif aux pouvoirs délégués au plus tard six mois avant la fin de la période de cinq ans entamée le 27 août 2010.

96. La directive STI a constitué jusqu'à présent un outil efficace pour l'adoption rapide de spécifications communes dans le cadre des trois premières actions prioritaires.

97. Le travail portant sur les spécifications pour les deux actions prioritaires restantes (services d'information en temps réel sur le trafic et services d'information multimodaux dans toute l'UE) sera achevé avant la fin du programme de travail en 2015. S'agissant des services de réservation de places de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et véhicules commerciaux, aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire dans le futur immédiat.

98. Compte tenu de l'apparition de nouvelles tendances à long terme mentionnée également dans le document de travail des services de la Commission sur le rapport intermédiaire et sur la révision du plan d'action STI (fourniture «par la foule» de données relatives aux transports, conduite partiellement automatisée, déploiement de systèmes coopératifs) et de la nécessité éventuelle de fixer de nouvelles priorités en plus des six actions prioritaires déjà existantes et des quatre domaines prioritaires, au-delà des éléments importants énumérés à l'annexe de la directive STI, il semble nécessaire, dans un premier temps d'établir un ordre de priorité entre les mesures restantes qui doivent être prises dans le cadre actuel de la directive STI et de son plan d'action. Dans un deuxième temps il conviendra de réfléchir à leur éventuelle révision et de commencer à préparer les travaux dans ce sens en tenant compte de l'évolution technique constante des STI et en tirant parti

des conclusions du document de travail des services de la Commission sur le rapport intermédiaire et sur la révision du plan d'action STI.

X. Publications

A. La Commission européenne publie le premier tableau de bord sur les transports de l'UE

99. La Commission européenne a publié pour la première fois un tableau de bord sur les transports dans l'UE. On y compare les performances des États membres dans 22 catégories liées aux transports en mettant en évidence, dans la plupart des cas, les cinq meilleurs et les cinq moins bons. Les Pays-Bas et l'Allemagne arrivent en tête de ce tableau grâce à des scores élevés dans 11 catégories et sont suivis par la Suède, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Danemark.

100. Le but de ce tableau de bord sur les transports dans l'UE est de donner un instantané de la diversité des performances des États membres en matière de transport à travers l'Europe, ainsi que d'aider les États membres à identifier leurs lacunes et à définir des priorités en matière d'investissements et de politiques. Il rassemble des données provenant de sources très diverses (telles qu'Eurostat, l'Agence européenne pour l'environnement, la Banque mondiale et l'OCDE). L'intention de la Commission est d'affiner les indicateurs ces prochaines années, en consultation avec les États membres, l'industrie et d'autres acteurs, ainsi que de suivre les progrès accomplis par les États membres dans la durée.

101. On peut consulter le tableau de bord soit par mode de transport (routier, ferroviaire, aérien, par voie navigable) ou par une des catégories suivantes:

- a) Marché unique (accès au marché, réglementation);
- b) Infrastructure;
- c) Impact environnemental;
- d) Sécurité;
- e) Transposition du droit communautaire;
- f) Infractions au droit communautaire;
- g) Innovation et recherche; et
- h) Logistique.

B. Transport de l'UE en chiffres 2014

102. Le livre de poche des statistiques de la DG MOVE donne une vue d'ensemble des données liées aux transports les plus récentes et les plus pertinentes concernant l'Europe. Il couvre l'UE et ses 28 États membres ainsi que, dans la mesure du possible, les pays actuellement candidats et ceux de l'AELE.

103. Le contenu de ce livre de poche est basé sur toute une série de sources dont Eurostat, des organisations internationales, des statistiques nationales et, lorsqu'on ne disposait d'aucune donnée, des estimations indicatives.



104. Cette publication se compose de trois parties: des données économiques générales et d'autres données pertinentes, une section consacrée aux transports de voyageurs et de marchandises ainsi qu'à d'autres données liées aux transports, et enfin un chapitre sur l'énergie et l'environnement contenant des données sur l'impact du secteur des transports sur l'environnement.

XI. Coopération entre la CEE et l'Union européenne

105. L'Union européenne et ses États membres ont participé activement à tous les forums intergouvernementaux des Nations Unies qui bénéficient des services du secrétariat de la CEE, comme le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, du Conseil économique et social (ECOSOC), ainsi qu'au Comité des transports intérieurs et à ses organes subsidiaires.
